



Naviguer plus longtemps en adaptant son bateau selon son âge



Par [Max Billac](#) / Mercredi 5 août 2026 à 18h21 / [Culture nautique](#)

Vieillir ne signifie pas forcément renoncer à prendre la mer. Mais le bateau parfaitement adapté à 50 ans peut devenir plus exigeant vingt ans plus tard. Efforts aux winchs, déplacements sur le pont, accès à l'annexe, visibilité nocturne ou fatigue : quelques aménagements bien choisis, associés à une organisation plus réaliste, peuvent prolonger de nombreuses années le plaisir de naviguer.



© Illustration AdobeStock - Jordi Salas

À 72 ans, Philippe n'a aucune intention de vendre son voilier. Il navigue depuis près de quarante ans et connaît chaque bruit de son monocoque de 11 mètres. Pourtant, une banale arrivée au port a récemment changé sa manière d'envisager la suite. Alors qu'il tentait de récupérer une aussière tombée sur le pont, le bateau a commencé à dériver sous l'effet du vent. Il a dû revenir rapidement vers la barre, reprendre le contrôle au moteur et utiliser le propulseur pour éviter l'unité voisine. Aucun dégât, aucune blessure, mais une certitude : ce qui n'aurait été autrefois qu'un incident mineur était devenu une situation plus difficile à rattraper. Philippe n'a pas arrêté de naviguer. Il a simplement décidé de modifier son bateau pour le rendre plus sûr avec sa réalité physique.

Un winch électrique a été installé pour la drisse de grand-voile. Les principales manœuvres ont été ramenées au cockpit, une télécommande de guindeau ajoutée près de la barre et plusieurs mains courantes posées aux endroits où il hésitait désormais à se déplacer. Il navigue toujours plusieurs mois par an. Simplement, il ne navigue plus exactement de la même manière.

Il n'existe pas d'âge limite pour naviguer

Dans de nombreux ports, les propriétaires les plus présents sont aussi ceux qui disposent du plus de temps pour profiter de leur bateau : les retraités. Certains traversent l'Atlantique, d'autres cabotent plusieurs mois en Méditerranée, naviguent le long des côtes françaises ou vivent une partie de l'année au mouillage. Leur expérience constitue une force considérable. Elle leur permet d'anticiper les conditions, de reconnaître les signes annonciateurs d'une dégradation météo et d'éviter certaines erreurs. Mais elle peut aussi masquer une diminution progressive de la force musculaire, de l'équilibre, de la vision nocturne ou de la vitesse de réaction. La question n'est donc pas de fixer un âge auquel il faudrait cesser de naviguer. Deux plaisanciers de 70 ans peuvent présenter des capacités très différentes. L'un hissera encore sa grand-voile sans difficulté, tandis que l'autre commencera à redouter les déplacements sur un pont humide. L'un supportera une nuit en mer, quand l'autre aura besoin de plusieurs jours pour récupérer.

Le véritable indicateur se trouve dans les gestes du quotidien. Monter à bord depuis un quai haut, descendre dans une annexe qui bouge, se relever après avoir travaillé à genoux, border les derniers centimètres d'une écoute ou retenir une chaîne d'ancre sont des efforts ordinaires. Additionnés pendant plusieurs jours, ils peuvent pourtant devenir très fatigants. La première adaptation consiste donc à observer honnêtement sa manière de vivre à bord. À quel endroit perd-on parfois l'équilibre ? Quelle manœuvre commence-t-on à redouter ? Quel mouvement provoque une douleur ? À quel moment faut-il demander de l'aide alors que l'on agissait auparavant seul ?

Ce diagnostic ne coûte rien. Il est souvent plus utile qu'un nouvel écran électronique.

Faire disparaître les efforts brutaux

Sur un voilier, les efforts les plus pénalisants ne sont pas toujours les plus longs. Ce sont souvent les gestes brefs et violents, effectués dans une mauvaise position : reprendre une écoute qui faseye, hisser la grand-voile lorsque le bateau roule, relever une ancre coincée ou soulever le moteur de l'annexe. Le winch électrique constitue l'une des adaptations les plus efficaces. Un seul appareil bien positionné peut servir à hisser une voile, prendre un ris, régler une écoute ou monter un équipier dans le mât. Il peut aussi faciliter la manipulation de l'annexe lorsqu'elle est installée sur des bossoirs.

L'objectif n'est pas de supprimer tout effort physique. Un bateau entièrement automatisé pourrait devenir problématique si l'équipage n'était plus capable d'intervenir en cas de panne. Il s'agit plutôt de supprimer les pics d'effort susceptibles de provoquer une douleur, un déséquilibre ou un épuisement prématuré. Les renvois de manœuvres vers le cockpit suivent la même logique. Pouvoir prendre un ris, affaler la grand-voile ou régler le hale-bas sans se rendre au pied du mât limite les déplacements exposés. Une grand-voile montée sur des chariots à faible friction, un génois sur enrouleur bien entretenu ou des bouts correctement dimensionnés peuvent déjà transformer la navigation.

Chaque assistance électrique crée cependant une nouvelle dépendance. Les batteries, les câbles, les protections et les moyens de recharge doivent être adaptés. Une procédure manuelle doit également être prévue et connue de l'équipage.

Le pilote automatique, troisième équipier du bord

En croisière en couple ou en équipage réduit, le [pilote automatique](#) n'est pas un simple équipement de confort. Il permet au barreur de se reposer, de consulter la navigation, d'aider lors d'une manœuvre ou de se déplacer sans abandonner la conduite du bateau. Son importance augmente avec l'âge. Barrer plusieurs heures dans une mer courte fatigue les épaules, le dos et les jambes. La concentration diminue également lorsque le corps lutte constamment pour conserver son équilibre.

Le pilote doit donc être fiable, correctement dimensionné et entretenu. Pour les navigations lointaines, une solution de secours est fortement recommandée : second pilote, régulateur d'allure ou, au minimum, méthode permettant de stabiliser temporairement la route.

Le poste de barre mérite lui aussi d'être étudié. Le navigateur doit pouvoir s'asseoir avec un bon appui dorsal, conserver une visibilité dégagée et atteindre les commandes sans se contorsionner. Un écran illisible au soleil, une assise trop basse ou une manette moteur placée derrière le barreur imposent des mouvements inutiles et fatigants. Sur un bateau à moteur, un siège mieux suspendu peut limiter les chocs transmis au dos. Sur un voilier, un simple cale-pied correctement placé permet parfois de se maintenir sans contracter continuellement les jambes.

Au port, ne plus avoir besoin de sauter

De nombreux plaisanciers se sentent parfaitement à l'aise au large, mais redoutent progressivement les arrivées au port. En mer, les décisions peuvent être anticipées. Dans une place étroite avec du vent de travers, tout doit parfois être exécuté très rapidement. Le propulseur d'étrave, voire de poupe sur certaines unités, diminue fortement la pression. Il ne remplace pas la préparation, mais permet de corriger une dérive avant qu'elle ne devienne incontrôlable.

L'organisation des aussières est tout aussi importante. Elles doivent être préparées avant l'entrée, facilement accessibles et assez longues pour répondre à différentes configurations. Chaque équipier doit connaître son rôle. Il faut surtout éviter de sauter sur le quai. Une personne ne devrait descendre que lorsque le bateau est suffisamment immobilisé. Et si nécessaire, la meilleure adaptation reste parfois de savoir renoncer à une arrivée compliquée. Attendre que le vent diminue, choisir une marina plus accessible ou rester au mouillage est une décision de marin, pas un aveu de faiblesse.

L'expérience sert aussi à ne plus se placer volontairement dans des situations où tout doit être réussi du premier coup.

Simplifier le mouillage

Le guindeau électrique a profondément facilité la croisière, mais il ne règle pas toutes les difficultés. Sur de nombreux bateaux, un équipier doit encore se rendre à l'avant pour observer la chaîne, transmettre les ordres au barreur ou repousser les maillons qui s'accumulent dans la baille. Une commande accessible depuis la barre, un compteur de chaîne et des repères clairement visibles permettent déjà de simplifier la manœuvre. La baille doit surtout être suffisamment profonde et bien dessinée pour que la chaîne tombe sans intervention manuelle permanente. Il faut également conserver une solution en cas de panne électrique. L'équipage doit savoir comment débrayer le guindeau, remonter une partie du mouillage ou abandonner l'ancre en urgence.

Choisir une profondeur raisonnable constitue enfin une adaptation simple. Mouiller par dix mètres de fond plutôt que par vingt, lorsque les conditions le permettent, réduit la longueur de chaîne à manipuler et le temps passé à l'avant...

Des mains courantes plutôt que des gadgets

Lorsqu'un plaisancier envisage d'adapter son bateau, il pense souvent à un équipement impressionnant et... cher : winch électrique, propulseur ou passerelle motorisée. Pourtant, les problèmes les plus importants se cachent fréquemment dans des détails beaucoup plus simples. Une marche trop haute, une descente sans prise à hauteur de main, une surface devenue glissante, un seuil peu visible ou une main courante qui s'interrompt au mauvais endroit peuvent suffire à provoquer une chute. À l'intérieur comme à l'extérieur, le navigateur devrait pouvoir se déplacer sans rester un seul instant sans appui. La règle traditionnelle « une main pour soi, une main pour le bateau » suppose que le bateau offre toujours quelque chose à saisir.

Les mains courantes doivent être solides, faciles à prendre et installées dans la continuité des déplacements. Dans la descente, une seconde poignée à mi-hauteur peut faciliter les mouvements lorsque les genoux ou les hanches deviennent moins souples.

Les antidérapants méritent également une attention particulière. Le gelcoat moulé perd progressivement son efficacité et les zones polies par les passages deviennent dangereuses. Des bandes adaptées ou la rénovation du revêtement peuvent améliorer la sécurité pour un coût raisonnable. À l'intérieur, les tapis non fixés sont à proscrire. Les marches et les différences de niveau doivent être clairement visibles, notamment la nuit.

Mieux voir pour mieux décider

La diminution de la vision nocturne est souvent l'une des premières évolutions ressenties. Les contrastes deviennent moins nets, l'éblouissement plus gênant et l'adaptation entre un écran lumineux et l'obscurité plus lente. Il ne suffit pas d'augmenter la puissance des lampes. Une lumière trop forte peut créer des ombres et gêner la vision extérieure. Des éclairages indirects, des liseuses orientables et des points lumineux au niveau du sol se montrent souvent plus efficaces.

Dans le cockpit, les commandes importantes doivent pouvoir être identifiées sans tâtonner. La descente, les passavants et l'accès à l'annexe doivent être balisés. Une petite lampe étanche fixée au gilet évite de chercher une torche au mauvais moment. Les écrans doivent présenter des caractères suffisamment grands et un contraste adapté. Multiplier les données sur une seule page augmente la charge mentale. Une présentation simple, regroupant la route, la profondeur, le vent et les alarmes essentielles, est souvent préférable.

L'annexe, moment délicat de la croisière

Les transferts entre le bateau, [l'annexe](#), le quai ou une plage concentrent de nombreux risques. Il faut enjamber, descendre, retenir l'embarcation et parfois débarquer dans le ressac avec des sacs dans les mains. L'annexe doit donc être choisie autant pour son accessibilité que pour ses performances. Un modèle léger mais instable peut être moins adapté qu'une embarcation un peu plus lourde dotée d'un plancher rigide et de bonnes prises. Les bossoirs évitent de devoir retourner l'annexe sur le pont. Un palan ou une petite potence permet de manipuler le moteur hors-bord sans le soulever à bout de bras. Une motorisation plus légère, éventuellement électrique pour un usage côtier, peut également réduire les efforts.

L'accès depuis la plate-forme arrière doit comporter une poignée utilisable avant même de poser le pied sur le bateau. L'échelle de bain doit descendre suffisamment sous l'eau pour permettre de remonter sans force excessive. Dans les ports, une passerelle stable, assez large et dotée d'un appui est préférable à une simple planche.

Adapter le programme autant que le bateau

Aucun équipement ne compensera durablement un programme trop ambitieux. Continuer à naviguer suppose parfois de réduire la durée des étapes, d'éviter les départs précipités et d'accorder davantage de place au repos. La fatigue ne dépend pas seulement des heures passées à la barre. Une nuit agitée au mouillage, une forte chaleur ou plusieurs manœuvres difficiles peuvent réduire la vigilance. Or celle-ci diminue parfois avant même que l'équipage en ait conscience.

Les prévisions [météo](#) permettent de choisir une fenêtre favorable et d'éviter de transformer une navigation de loisir en épreuve. Réduire la voile plus tôt, arriver de jour, contourner une zone de fort courant ou reporter une étape ne retire rien au plaisir du voyage. Le bon départ n'est plus celui qui respecte absolument le calendrier, mais celui qui laisse suffisamment de marge.

Préparer sa santé sans médicaliser le bateau

Continuer à naviguer quand l'âge vient ne signifie pas transformer le bord en infirmerie. Une consultation avant une longue croisière permet toutefois d'évaluer les contraintes du programme et d'adapter la pharmacie. Les traitements habituels doivent être embarqués en quantité suffisante, avec une marge en cas de retard. Une synthèse médicale et des ordonnances clairement rédigées facilitent la prise en charge à l'étranger. La pharmacie doit être organisée pour pouvoir être utilisée par plusieurs personnes. Chaque médicament doit être identifié et accompagné d'indications simples. Une formation aux premiers secours en milieu maritime apporte souvent davantage de sécurité qu'une accumulation de produits mal maîtrisés.

Les moyens de communication doivent enfin correspondre à la zone de navigation. Près des côtes, la VHF et le téléphone peuvent suffire. Au large, une liaison satellitaire permet de solliciter un avis médical et de transmettre des informations précises.

Faut-il parfois changer de bateau ?

Adapter son bateau n'est pas toujours la meilleure solution. Certains modèles imposent trop de marches, des passavants étroits, une bôme très haute ou une grand-voile devenue difficile à manœuvrer. Corriger ces défauts peut coûter cher sans les faire totalement disparaître. Passer à une unité légèrement plus petite, plus simple ou mieux aménagée n'est pas renoncer. Un bateau de 10 mètres facilement maîtrisable permettra souvent de naviguer davantage qu'un 14 mètres devenu intimidant.

Le choix ne se limite pas non plus à l'opposition entre voile et moteur. Un bateau à moteur supprime la gestion des voiles, mais conserve les contraintes de mouillage, d'amarrage et de circulation. À l'inverse, un voilier équilibré, correctement équipé et doté d'un bon pilote demande peu d'efforts. Le bon bateau est celui que son équipage peut quitter, manœuvrer et ramener au port dans des conditions réalistes...

Bonnes navigations !